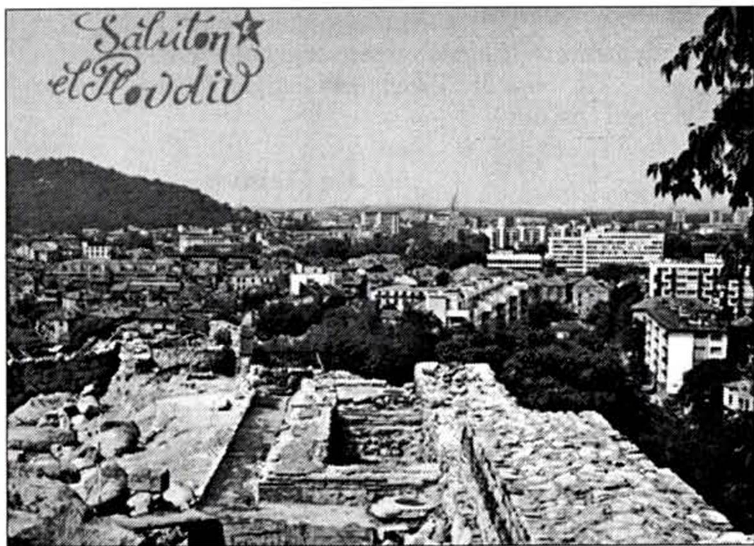


INTERNACIA FERVOJISTO

2001 . 5



PLOVDIV
Venonta kongresurbo en Bulgario

Memore al la omaĝo de nia honora prezidanto

Dankon



Mi dankas la organizantojn de la 53-a IFEF-kongreso por la agrabla maniero, laŭ kiu ili aranĝis por mi, tiun kongreson, estintan por mi la 50-a seninterrompa ekde 1952.

Dankon ankaŭ al ĉiuj miaj multnombraj geamikoj, kiuj direktis tiom da afablaj vortoj al mi dum tiuj kongrestagoj kaj precipe al ĉiuj, kiuj partoprenis en la lunda vespero aranĝita honore al mi.

Tiu 50-a IFEF-kongreso fariĝis feliĉega evento por mi. Dankon !

Joachim Giessner
Honora prezidanto

Situanta meze de la lando en la malnova ebenaĵo « Thrace », la urbo Plovdiv rangas, kiel dua urbo, laŭ la nombro de la enloĝantoj (400 000 rezidantoj).

Enhavo



54-a IFEF-kongreso en Plovdiv Bulgario

(01/07 de junio 2002)

Adreso de LKK :
54-a Kongreso de IFEF, Centrala Poŝto, poŝtkesto n° 455
BG-4000 Plovdiv
Tel : 359 32 26 79 12 / 359 32 44 14 37
Fakso : 359 29 87 45 41
Retadreso : bdz-intrel@bbf.bg

Bonvenon en Plovdiv

En nia lasta numero de IF (2001.4) per mallonga teksto, ni estis informita pri la kongres-lando Bulgario. Sekvas kelkaj sciigoj pri la kongresurbo ***Plovdiv.*** Tamen ne forgesu ke :
- la ĉefa tuttaga ekskurso okazos al ***Rila Monaĥejo*** la plej granda kaj malnovtempa monaĥejo en Bulgario; ĝi situas en Rila montaro je 1147 metroj super la marnivelo;
- la postkongreso veturigos nin borde de la Nigra maro en duoninsulo ***Nesebar.***

Iom pri la miljara urbo PLOVDIV

Situanta sur sep montetoj, sur la bordoj de rivero Marica, Plovdiv estas la plej antikva urbo en Bulgario kaj unu el la plej malnovaj urboj en Eŭropo. La malnovtraca loĝloko transformiĝis en urbon en la tempo de Trojo-milito kaj portas multajn signojn de mikena influo.La urba vivo daŭris tie ĉi seninterrompe de 3000 jaroj. Plovdiv spertis periodojn de supreniro kaj katastrofojn, sed neniam la vivo en ĝi ĉesis.

La unuaj loĝlokoj sur la nuna teritorio de Plovdiv aperis antaŭ 8000 jaroj kaj la fortikigita traca loĝloko kreskis kaj estis vera urbo konata sub la nomo Evmolpia. En la IV-a j.c. a. K. ĝi estis granda ekonomia kaj kultura centro, kiu altiris la atenton de Filipo II. En 342 a.K. li akiris la urbon, kiu poste portis lian nomon - Filipopolis. En la jaro 46 a.K. Romio konkeris Trakion kaj la urbo sub la nomo Trimoncium estis centro de Romia provinco. En ĝi estis konstruitaj vojoj, sociaj konstruajoj, temploj, banejoj, stadionoj, teatroj. Novaj fortikaĵaj muroj ĉirkaŭis la kreskintan urbon. Ĝian majestecon formis la granda Stadiono, la Antikva teatro, la Forumo, la banejoj kaj la rezidejo de la estro de la provinco Trakio. Tiam, kiel cetere en ĉiuj epokoj, Plovdiv evoluis kiel vera kosmopolita multkultura centro. En postaj jaroj ĝi estis regata de Bizanco kaj en 1364 ĝi estis konkerita de la Turkoj. Iom post iom la videblaj spuroj de la antikva pasinteco malaperis, la urbo ŝanĝis sian arkitekturan aspekton kaj transformiĝis en tipe orientan urbon kun siaspeca



Antikva teatro en Plovdiv

ĉarmo, kun dekoj da moskeoj, banejoj, granda bazaro k.t.p. En la unua duono de la XIX-a j.c., Plovdiv estis granda ekonomia centro en la eŭropa parto de Turkio kaj en 1853 la urbo havis 50 000 loĝantojn. En 1878 Bulgario estis parte liberigita kaj dividita en Princlandon Bulgarion kun ĉefurbo Sofio, kaj Orientan Rumelion (politike dependan de la turka sultano) kun ĉefurbo Plovdiv. La Unuiĝo de Bulgario estis proklamita en Plovdiv en 1885 kaj Plovdiv en la nomo de Bulgario oferis sian pozicion de ĉefurbo kaj de plej granda ekonomia centro de la lando, transdonante ilin al Sofio.

Depost la Unuiĝo, Plovdiv estas la dua laŭ siaj grandeco kaj signifo-urbo en Bulgario. Ĝi estas grava ekonomia kaj kultura centro. La nuntempa transiro al merkata ekonomio estas kriza ankaŭ por ĝi, sed la entreprenistoj provas sukcese renkonti la defiojn kaj nun, la industrio konservas sian multbranĉan strukturon. Karakterizas ĝin la nutraĵproduktado, produktado de koloraj metaloj, kemio, maŝinkonstruado, produktado de celulozo kaj papero, poligrafio, elektroniko kaj elektrotekniko, teksa kaj ŝuprodukta industrio. De 1892 en Plovdiv okazas internaciaj foiroj, nun dufoje en la jaro kun partopreno de 1200-1500 firmaoj el 40-45 landoj. En la urbo funkcias multaj bankoj, Komerca Ĉambro, Transporta Ĉambro, Ekonomia Ĉambro, Varborso k.a. Ekde la antikvaj tempoj Plovdiv kaj ĝia regiono havas grandan signifon kiel krucvojo de Centra Eŭropo al Azio kaj la transportaj koridoroj tie havas eŭropan aŭ nacian signifon. La regiono de Plovdiv havas la plej densan fervojreton. La flughaveno de Plovdiv estas internacia. En la urbo loĝas proksimume 400 000 homoj de diversaj etnoj. Tie funkcias multaj lernejoj (74 mezaj , 5 specialaj gimnazioj, tri artlernejoj) kaj la urbo estas universitata centro, kun internacia signifo. La kulturo kaj la spirito de la urbo faras ĝin konata. Tie sukcese aktivas la Plovdiva filharmonio, la Plovdiva opero. Ĉiusomere en la Antikva teatro okazas la festivalo de Verdi-muziko. Funkcias Dramteatro, folklora ensemblo "Trakia", Pupteatro, multaj altnivelaj korusoj. Tre aktiva kaj konata estas la grupo de la plovdivaj pentristoj. Plovdiv estas la naskiĝloko de la bulgara libroeldonado kaj nun multaj eldonejoj funkcias en ĝi. En la urbo estas multaj artgalerioj. La Popola biblioteko "Ivan Vazov", fondita en 1879, estas la plej granda publika biblioteko en Bulgario . En ĉiuj sezonoj, Plovdiv estas centro de festivaloj, artfestoj, renkontiĝoj de eŭropa nacia kaj regiona signifo. Tradicio : la Eŭropa monato de la kulturo, kiu ekis en 1999 kaj ĉiusomere okazas grandioza festivalo de ĉiuspecaj artoj kun partopreno de artistoj el diversaj landoj kaj kontinentoj.



Arkeologia ekspozicio antaŭ la Centra Poŝtoficejo en Plodiv

La vizitantoj povos elekti diversajn irplanojn por ekkoni la diversajn aspektojn de la urbo. Iuj certe preferos la Malnovan urbon, aliaj la Ĉefan straton kaj la montetojn, aliaj la ĉirkaŭaĵojn. En la Malnova urbo (la Trimonteto) oni povas vidi la multnombrajn arkeologiajn monumentojn de la plej malnova traca urbo, de la romia kaj mezepoka tempoj. Tie troviĝas bone konservitaj renesancaj domoj kun mirindaj plafonoj, freskoj sur la muroj, belaj kortoj, multaj el tiuj estis proklamitaj monumentoj de la kulturo. Tie staras la katedrala preĝejo "Sankta Dipatrino », la Antikva teatro de la romia tempo, kiu havas 3 000 sidlokojn, kaj estas funkcianta post la rekonstruo, Hisar kapija-konservita pordego en la fortikaĵa muro, aliaj preĝejoj , muzeoj kaj artgalerioj. La

promenado sur la ĉefstrato kondukas nin al la rivero Marica, la plej norda parto de la urba centro. La rivero en la pasinteco estis navigebla, sed nun en la somero ĝi restas preskaŭ senakva. Proksime staras la iama banejo «Starinna» (Malnovtempa), konstruita en la 15-a j. c. kaj nun funkcianta kiel Centro de moderna arto. Imaret-moskeo estis konstruita en 1444-45 sur loko, kie iam estis antikva kristana monaĥejo. La Arkeologia muzeo, la plej malnova muzeo en Bulgario, nun estas la plej granda trezorejo de la arkeologiaj riĉajoj de antikva Tracio. En proksimeco troviĝas la Historia muzeo kaj la Muzeo de la Unuiĝo. La nuna centro de Plovdiv kuŝas sur grandega antikva /romia/ stadiono kun longeco de 180 m kaj sidlokoj por 30 000 spektantoj. Eblas vidi malgrandan parton de ĝi. Tute proksime troviĝas la granda (ankaŭ nun funkcianta) moskeo Ĝumaja. Sur ĝi oni povas vidi belan sunhorloĝon. La ĉefa strato "Princo Aleksandro I" estas tre agrabla ensemblo de konstruaĵoj de la fino de la 19-a kaj komenco de la 20-a j.c., verkoj de la plej elstaraj plovdivaj kaj sofiaj arkitektoj. Tie troviĝas la Ŝtata artgalerio, la Dramteatro, la Urbodomo. En proksimeco sidas la katolika preĝejo "Sankta Ludoviko". Oni povas vidi en la regiono restajojn de la romia Forumo. Se oni volas vidi la urbon desupre, post duonhora piedirado oni povas atingi la supron de la monteto Bunargika, kie nun troviĝas la monumento de la rusa reĝo Aleksandro II - Liberiginto (de 1881) kaj de la sovetia soldato konata kiel "Aljoŝa" (de 1957).

En proksimeco de Plovdiv oni povas viziti la urbon Asenovgrad kaj la kuŝantan apud ĝi « Asenova krepost » (Fortikaĵo de Asen). Vizitinda estas la monaĥejo de Baĉkovo, unu el la plej malnovaj en Bulgario kaj dua plej granda post Rila-monaĥejo. Hisrja estas unu el la plej agrablaj urbetoj konata pro sia mineralakvaj fontoj kaj restaĵoj de romiaj fortikaĵoj kaj banejoj. La Valo de la rozoj, je 50 km. de Plovdiv, proponas belegajn pejzaĝojn kaj specialajn travivaĵojn, se oni vizitas ĝin en junio, kiam floras la rozoj kaj okazas la tradicia Festo de la rozoj.



KONGRESKOTIZOJ	ĝis 31-01-2002	ĝis 01-03-2002	Pli poste
IFEF-membroj	EŬR 50	EŬR 60	EŬR 70
Familianoj - junuloj	EŬR 25	EŬR 30	EŬR 35
Ne membroj de IFEF	EŬR 60	EŬR 70	EŬR 75
IFEF-membroj el ekssocialismaj landoj	EŬR 25	EŬR 30	EŬR 35
Tuttaga ekskurso al Rila	EŬR 40	EŬR 40	EŬR 40
Duontaga ekskurso	EŬR 20	EŬR 20	EŬR 20
Festa vespermanĝo	EŬR 20	EŬR 20	EŬR 20

Postkongreso en Bulgario (08-a / 11-a de junio 2002)

Ĝi okazos en urbo ***Nesebar*** situanta sur duoninsulo ĉe la Nigra Maro.

****

Por ricevi aliĝilojn, bonvolu vin turni al via landa asocio aŭ rilati al la enkapa adreso

La plej alta fervojo en la mondo

Ĉinio konstruos Qinghai-Xizang (Tibeto)-an fervojon "la plej altan en la mondo" dum la 10-a Kvinjara Plano (2001ĝis 2005).Xizang(Tibeto)-a aŭtomona regiono, situanta en la Qingzang-altebenaĵo de la Sud-okcidenta parto de Ĉinio, havas areon de pli ol 1,2 milionoj da kvadrataj kilometroj kaj estas je la meza altitudo de pli ol 4000 metroj super la marnivelo. La Xizang-a regiono estas fama turisma loko pro riĉaj naturaj riĉfontoj. Por realigi la ekspluaton de la Okcidenta regiono de Ĉinio, la konstruo de la fervoja transporto estas necesa.

En novembro 2000, s-ro Jiang Zemin, ĝenerala sekretario de Kompartio de Ĉinio donis direktivon : Konstruo de la Qingzang-a fervojo estas tre necesa kaj tre utila al la disvastigo de la trafiko, la turismo kaj interfluo en ekonomio kaj kulturo inter Xizang-a regiono kaj internaj lokoj de Ĉinio. Ni devas fari decidon ekkonstrui la fervojon. Ĉina Ĉefministro s-ro Zhu Rongji rimarkis, ke post la pli ol 20-jara reformo kaj malfermo Ĉinio videble fortigis sian ĉioampleksan nacian potencon kaj havas efektivan ekonomian forton por konstrui Qingzang-an fervojon. Komence de Gelmu de Qinghai-provinco ĝis Lahsa de Xizang (Tibeto), transirante tra la Tanggula-monto, la fervojo estas 1118 kilometrojn longa. 965 km de la fervojo superas 4000 metrojn super la marnivelo, 550 km situas en tundra zono.

En 1960 la ministerio de fervojoj fondis Esplorejon pri la fervojo de Qingzang-altebenaĵo.Oni faris eksperimentojn pri taluso, ponto, kulverto, dom-konstruo kaj senĉesan observadon dum 40 jaroj; finfine oni decidis la taŭgan projekton. La konstruo komenciĝos en la dua duonjaro 2001.

Han Zuwu, vicprezidanto de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

Nova duetaĝa vagonaro farita en Ĉinio

La nova duetaĝa klimatizita vagonaro estis farita en "SIFANG" vagon-produkta fabriko de la urbo Qingdao kaj funkcias inter la urboj Beijing kaj Tianjin. La vagonaro, kun la rapido de 200 km/h, estas la plej altklasa kaj avangarde projektita en Ĉinio.

En la veturado, la duetaĝa vagonaro konsistas el 10 vagonoj. Ĝiaj boĝioj, kiel la kerna instalaĵo, farita mem de Qingdao"SIFANG" vagon-produkta fabriko, havas eksteran ĉioampleksan funkcion de tekniko kaj supran kompetentecon. Ĝia plej granda eksperiment-rapido atingis 240 kilometrojn hore. En la vagonoj oni alprenas nov-tipan duetaĝan strukturon kaj instalas tutgloban lokalizitan sistemon per satelito, elstaran amortizan sistemon, montrajn instalaĵojn de elektronikaj informoj kaj super-funkcian krev-rezistan vitron por kontraŭi krevon de vitro en la momento de la renkontiĝo de du vagonaroj kun la relativa rapido de 350 / 400 km hore. En la vagonaro estas uzata DC 600 voltan elektro-liveran sistemon por liveri rekte al vagonoj. Krome, en vagonoj oni plilarĝigis la distancon inter sidlokoj, starigis altdorsajn seĝojn kun moviĝaj laŭvole molaj kusenoj kaj dorsapogiloj por pli komfortigi pasaĝerojn.

Han Zuwu
Vicprezidanto de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

Fervojo-konstruado en Ĉinio dum 2001/2005

La taskoj de la fervojo-konstruo de Ĉinio en la 10-a Kvinjara Plano (2001/ 2005) estas:

1. Daŭre disvolvi la skalon de la fervoja - regiona fervojo, pligrandigi reformo-forton, fortigi la Ĉefan framon de la fervoja reto. Oni konstruos la ĉinan, kirgizan kaj uzbekan fervojon, ligontan la urbojn Kashi(Ĉinio)-Osh (Kirgizio) - Andizhan(Uzbekio). La fervojo kaj Nanjiang-a fervojo formos la sudan trapasejon de la Azia-Europa Kontinenta Ponto. Oni ankaŭ prilaboros la konstruadon de la panazian fervojon de Kunming ĝis Singapuro, kreante la novan internacian trapasejon de Ĉinio al Sud-orienta Azio kaj malfermante rektan elmariĝon al Hindia Oceano. En la jaro 2005, la longo de la tutlandaj fervojoj atingos ĉirkaŭ 75 000 kilometroj, inkluzive de la nov-konstruota fervojo-reto je pli ol 2000 km-oj, dutrakaj fervojoj je 25 000 kilometroj.

2. Ĉiuflanke altigi kvaliton kaj servan nivelon de la fervoja trafiko. La pasaĝero-tranporto fariĝos iom post iom rapida transporta reto, konektanta la ĉefurbojn de ĉiuj provincoj en Ĉinio por realigi matenan ekveturon kaj vesperan revenon por distanco de ĉirkaŭ 500 km-oj; vesperan forveturon kaj matenan atingon por 1200 /1500 km-oj kaj unutagan atingon por 2000/2500 km-oj.

3. Rapidigi progreson kaj novigon de scienco kaj tekniko, akceli bonigon de agrikulturo, fari teknikan novan kreadon en la ĉefaj flankoj de la informiga konstruo, rapidigi la ekzistantajn fervojojn, konstrui la grand-rapidan fervojon, garantii sekurecon de trafiko ktp, por plene antaŭenigi progresadon de fervojo-modernigo kaj plialtigi la nivelojn de teknikaj instalaĵoj kaj administrado de la fervojo.

Li Sen kaj Han Zuwu, Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

El fervoja mondo

- Dum la lasta januara semajno okazis en landlima bavaria urbeto Furth im Wald la ĝemelurbo de ĉeĥa Lomažlice, internacia forumo Oriento-Okcidento. Seminario kun reprezentantoj de la ĉeĥa kaj germana Ministerioj de trafiko pritraktis fervojan trafikon en landlima teritorio kaj aliajn problemojn.

- Franca ĉefministro Lionel Jospin kaj itala ĉefministro Giuliano Amato interkonsentis pri konstruo de la fervoja tunelo sub Okcidentaj Alpoj. Konstruon de la 52 km-ojn longa tunelo inter Torino kaj Lyon supozeble financos Eŭropa Investa Banko. Elspezoj atingos supozeble 10 miliardojn da dolaroj.

- Svedaj ŝtataj fervojoj SJ havas de post la 1-a de januaro ĉi-jara novan organizan strukturon. Estis fonditaj ses entreprenoj en cent-procenta havaĵo de la ŝtato : SJ AB (pasaĝertrafiko), Green Cargo AB (vartrafiko kaj logistiko), Jernhusen AB (iama administracio de la nemovebla havaĵo SJ), EuroMaint AB (bontenado kaj tekniko), 'TraffiCare AB (ekspluata servo de stacioj kaj priservo de la trajnoj) kaj Unigrid AB (informa teknologio).

- Ĝis la jaro 2009 oni esperas realigi projekton de grandrapideca fervoja linio inter Lisbono, Porto kaj Madrido.

- Sabaton, la 14-an de oktobro 2000 alveturis al placo Fernštýnské en urbo Pardubice (Ĉeĥio) speciala surŝosea trajno el paperero. Al la lokomotivo estis kuplitaj 1410 paperaj vagonoj. Longo de la trajno (preskaŭ 600 m-oj) estos enskribita en Guinesa libro de la rekordoj.

Kompilis Jindřich Tomíšek

Mi kaj Esperanto

Dum la dua mondmilito en la jaro 1944, mi sukcesis pasigi eniran ekzamenon de la kolegio de Beijing Universitato. En ĝi, mi studis mekanismon. Tie, mi loĝis en la loĝejo de la lernantoj. Finsemajne, nenien mi povis iri, do mi vizitis Beijing-an bibliotekon, por legi ĉiuspecajn librojn.



Iun tagon, en la librolisto de lingvistiko en biblioteko, mi trovis la libron nomatan "AI SI BU NAN DU". Ĝi signifas en la ĉina lingvo "Amu ĝin kaj legu ĝin ne malfacile". Kia kurioza ŝajnas la nomo ? Kia libro ĝi estas ? Pro sciemo, mi ĝin pruntis kaj legis. Mi trovis, ke la libro enkondukas iun artefaritan lingvon "ESPERANTO". Scivoleme mi ĝin tralegis senhalte. Mi spektis la kuraĝon de D-ro Zamenhof kaj aplaŭdis lian talenton.

Tiutempe mi aĝis pli ol 20 jarojn. Mi havis bonan bazon de la angla lingvo en mezlernejo kaj ankaŭ lernis iom la japanan kaj francan lingvojn.

Mi trovis, ke en Esperanto ne ekzistas la malfacilaj genro, nombro kaj kazo de la franca lingvo. Kaj ne estas la inversio kiel en japana lingvo. Mi ankaŭ trovis, ke la lingvo iom similas al la ĉina. Ekzemple la numeralo estas la sama kiel en la ĉina. Oni ne trovas "eleven" kaj "Tŭeleve" kiel en la angla. Mi tuj estis allogita per ĝia gramatiko, kaj mi komence ĝin lernis.

De tiu afero, jam pasis 50 jaroj, sed la efekto estas ankoraŭ freŝa en mia memoro kaj poste en mia vivo. Esperanto intimiĝis kun mi per la nedisigebla amikeco. En 1949, mi bonvenigis la fondiĝon de nova Ĉinio, kaj eklaboris en Tianjin-a fervoja buroo. Tiutempe mi estis tre okupata kaj ne havis liberan tempon priatenti aliajn aferojn, kvankam sopirante pri Esperanto.

En 1953, mi transposteniĝis al Taiyuan, ĉefurbo de Shanxi provinco, kaj laboris en Taiyuan Fervoja Administracio. Iutage, en la malnova librostando, hazarde mi trovis iun Esperanto-ĉinan vortaron eldonitan de Shanghaja Esperanto-Asocio.

Kiam mi vidis la esperantajn literojn, la malnova rememoro pri la kopio de la Esperanto-lernolibro en bibloteko antaŭ 10 jaroj en Pekino ekvidiĝis en mia kapo, do, tute nehezite mi tuj ĝin aĉetis. Reveninte, mi serĉis la kajeron sur kiu mi kopiis la lerno-libron sed bedaŭrinde, nenie mi povis ĝin trovi. Mia valoraĵo forflugis sen flugiloj. Mi kriis al mi "Esperanto! Kie vi estas ?".

En la jaro 1958, mi alvenis al Huhhot, por subteni la konstruadon de landlimo. Huhhot estas la ĉefurbo de Interna Mongolia Aŭtonoma Regiono. En la pasintaj 20 jaroj, mi jam fariĝis ĉefinĝeniero de Huhhota fervoja administracio, sed Esperanto ankaŭ estas mia karulino en mia sonĝa mondo. Mi sopiras pri ĝi sed ne povas renkontiĝi kun ĝi. Mi ĝin memlernis.

Iutage Dio sendis du anĝelojn al mia oficejo. Du vicprezidantoj de Esperanto-Asocio de Interna Mongolio, vizitis min. Ili prezentis al mi la situacion de la 2-a simpozio de Ĉina Esperanto-Ligo(CEL) okazinta en Beijing .

Subite mi opiniis, ke la evangelio falis el Ĉielo. Esperanto, ho, Esperanto, pri kiu mi sopiris kaj sopiras longe de la jaro 1944

kaj pri kiu mi vokis kaj vokas laŭde kaj raŭke de 1953, nun staras antaŭ mi. Mi ĉirkaŭbrakis ĝin, fakte mi ĉirkaŭbrakis Esperanton.

Poste, mi tuj min ĵetis en la laboron pri Esperanto-movado, malgraŭ ĉiaj malfacilaĵoj renkontitaj. Ĉu mi estis kompetenta ?

Oni diris, ke la IMEA (Interna Mongolia Esperanto-Asocio) devis akiri freŝan forton, sed mi opiniis, ke mi estas la novulo de la Esperanto-familio, post 35-jara serĉado.

Poste, mi fariĝis la prezidanto de IMEA kaj prezidanto de ĈFEA, mi eklaboras por Esperanto tutkore. Por Esperanto mi marŝis kaj marŝas antaŭen firmvole.

Mi propagandis kaj propagandas Esperanton per mia tuta forto, mi forgesis kiom da fojoj mi enkondukis Esperanton en lernejojn, universitatojn, okazigis kursojn, simpoziojn, programojn de radio kaj televido. Mi havas esperanto-geamikojn en 5 kontinentoj. Miaj memorigaj kovertoj el la tuta mondo estis montritaj en la filatela ekspozicio. Tio montris, ke, pere de Esperanto, troviĝas niaj amikoj tra la mondo. En pli ol 10 jaroj mi mem kompilis unuan Ĉin / Esperant /Angl / fervojan vortaron laŭditan de multaj amikoj, kaj mi gajnis la 3-an gradan premion pri progreso de scienco kaj tekniko de Huhhot Fervoja Administracio

Dum mia prezidado, la "Verda Ŝtepo" el IMEA kaj "Fervojisto" el ĈFEA eldonis ĉirkaŭ 200 numerojn. La specialaj eldonaĵoj pri la Esperanto movado en IMEA en la 10 jariĝo, 15 jariĝo kaj 20 jariĝo de la Esperanto-movado en Interna Mongolia Esperanto-Asocio estas kapjesitaj.

Pro nia laboro por Esperanto, multnombraj amikoj donis al mi multajn aplaŭdojn, kiujn estas ne nur instigo sed kuraĝigo por mi. Mi volas elkore oferdoni mian tutan vivon al rapida disvastigo de Esperanto

Li Sen

Vivanta kulturmuzea fervojo sur «La malnova Vosso-fervojo»

La konstruado de la fervojo inter Oslo kaj Bergen « La Bergeno-fervojo » komenciĝis en Bergen. La unua parto de Bergen al Voss nomiĝis « La Vosso-fervojo ». Ĝi estis etŝpura : 1067 mm-ojn kaj inaŭgurita la 11-an de julio 1883. Poste oni renoviĝis ĝin, kiel mormalŝpuran 1435 mm-ojn, kiel estas kompreneble la Bergenfervojo.



Por eviti montarajn traveturadojn, oni konstruis la malnovan Vosso-fervojon en rilative ebena tereno, sed poste, pro konstruo de nova linio kun pluraj tuneloj, ĝi mallongiĝis je 21 km-oj.

Sur 18 km-oj de la malnova linio, inter la stacioj Midtun kaj Garnes, dumsomere veturas muzea antikva trajno kun multaj turistoj.

Estas entuziasmaj membroj de « Norsk Jernbaneklubb » (Norvega Fervoja klubo), fondita en 1969, kiuj pretigis la trajnon kaj, en Garnes, la antaŭe uzatajn lokomotivo-remizon, vagonhalon, varhalon, akvokolon kun krano, turnoplaton kaj la stacidomon. La trajno konsistas el belaj tektonaj vagonoj kun lokomotivo konstruita en 1913. Ĝi estas unu el la « altmontaraj » lokomotivoj de la Bergenfervojo.

La 7-an de decembro 1964, la tuta Bergenfervojo estis elektrizita post kelkjara uzado de dizellokomotivoj, kiuj anstataŭis la vaporlokomotivojn.

Odd Kolbrek

Per trajno al flugo

En Germanio realiĝis kombinita vojaĝo per fervojo kaj aviadilo surbaze de unusola transportdokumento je inkluziva prezo.

Pasageroj, kiuj deziras flugi eksterlanden per la kompanio Lufthansa, povas transdoni sian bagaĵon en Stuttgart, atendejo de la ĉefa stacidomo, al tiu kompanio. Ankaŭ dogana kontrolo eblas. Lufthansa prizorgas la ekspedon kaj transporton de bagaĵoj en specialaj konteneroj al la flughaveno de Frankfurt (Main) kaj plue al la celo. La pasaĝeroj, krome ricevas en Stuttgart slipon indikantan la numeron de la rezervita loko en la aviadilo. Per unu el la sep grandrapidaj trajnoj inter Stuttgart kaj la flughaveno Frankfurt, la pasaĝeroj veturas en 72 minutoj tien en specialaj kupeoj de la unua klaso kaj ricevas senkoste manĝaĵon, trinkaĵojn kaj gazetojn. Refluginte, la pasageroj ĝuas la menciitan komforton en grandrapida trajno inter la flughaveno Frankfurt kaj la stacio Stuttgart.



Celo de tiu eksperimento estas rezigni flugojn sur mallongaj linioj interne de Germanio, sed samtempe garantii la saman vojagdaŭron. La ideo ne estas nova. Proksimume en 1975 la tiama Germana Federacia Fervojo kune kun aliaj transportkompanioj enkondukis kombinitan bileton validan ekde laŭvola stacio en okcidenta Germanio al Londono. Ĝi konsistis el kupona fervojbileto ĝis Oostende, aŭtobusbileto por la linio stacidomo Oostende ĝis la tiea flughaveno, bileto por la flugo al brita flughaveno kaj bileto por la fervoja veturo al la centro de Londono. La tempogajno, kompare kun kutima veturo per pramŝipo tra la markolo, ne estis granda. Pro tio, post kelkmonata periodo, tiu oferto estas retirita.

W. Barnickel (DE)

Populareco de eltrovado de eblaj trajnaj kaj busaj kunligoj per interreto konstante kreskas

Sistemo por eltrovado de la trajna kaj busa kunligoj de Integrita Trafika Sistemo IDOS sur retpaĝoj de Ĉeĥaj Fervojoj notis vendredon, la 23-an de februaro 2001 rekordan nombron dum sia tuta kelkjara ekzisto kaj egalis tiele al la plej uzataj ĉeĥaj retservoj.

Al la uzantoj oni tiun ĉi tagon donis 204 717 paĝojn de la informoj kun horaro. Ĉiu paĝo proponas eĉ kelkajn variantojn de la trajnoj kaj busaj kunligoj aŭ iliajn kombinaĵojn kaj ne nur sur teritorio de Ĉ R sed ankaŭ al eŭropaj ŝtatoj.

Ŝatateco kaj eluzado de la eltrovado de la horaroj kaj kunligoj IDOS konstante kreskas. Limo de la centmil prezentitaj paĝoj dum unu tago estis unuafoje superita en aprilo 2000. Rekordan intereson je informoj pri eblaj kunligoj oni parte aldifinas al la klimatkondiĉoj, kiuj ĝuste vendrede la 23-an de februaro 2001 grave komplikis la ŝosean trafikon.

Ĉeĥaj Fervojoj ČD ankaŭ notas kreskantan intereson pri disponigo de la informoj pri trajnkunligoj pere de la porteblaj telefonoj.

Jindřich Tomišek
El kongresa lando

Bajkalo

Antaŭ pli ol 100 jaroj, en aŭgusto 1898 en *Irkutsk-on* alvenis la unua trajno laŭ Granda Siberia rela vojo. Post kelkaj semajnoj, la reloj atingis la lagon *Bajkalo*. Samtempe al la lago aliris reloj el orienta urbo *Vladivostoko*. De tiam oni povas traveturi en pasaĝervagono de Atlantiko ĝis Pacifiko, se ... ne barus 40 da verstoj de bajkala akvo.

Ekaperis serioza laboro por inĝeniera penso. Konstrui fervojon ĉirkaŭ la suda bordo de Bajkalo signifis defii al tuta praktiko de fervoja konstruado tiutempa. La vojdirekto kuŝis en kapturnaj rokoj. Inter stacioj *Bajkal* kaj *Kultuk* estas sepdek da verstoj, tamen la naturo kunprenis ĉi-tie ĉiuspecajn barojn al la rela vojo. Necesis konstrui dekojn da tunelojn. Estis fervojo-pecoj, kie oni povis el vagona fenestro per mano tuŝi la vertikalan ŝtonan muron. Sed la ŝtupetoj de la alia flanko de la vagono kvazaŭ pendis super la akvo. Konstantaj ŝtono-faloj devenas de oftaj sismoj en la regiono. Oni decidis provizore ne konstrui la fervojon ĉirkaŭ Bajkalo. Al la alveno de trajno al la stacio *Bajkal* samtempe alvenis vaporŝipo al la Haveno kaj transportis la pasaĝerojn trans la lago al stacio *Tanĥoj*. Krom pasaĝeroj necesis transporti komercaĵojn, diversajn ŝarĝojn !

Sed Rusoj kutimis inventi. Dum kvin monatoj, Bajkalo estas kovrita de glacio. Kaj tiam oni metis sur la glacion la reltrabojn, ankaŭ la relojn fiksitajn, kaj per ĉevaloj oni tiris la vagonojn al kontraŭa bordo. Oni ne riskis uzi la vapor-ŝipojn. La pasaĝeroj pli kuraĝaj restis en la vagonoj. Ĉiuj aliaj povis uzi sledon kun ĉevalo.

Tiutempe ekaperis ankoraŭ unu rimedo de transportado trans Bajkalo. Oni mendis el Anglio, en uzinoj de urbo *Njukasl* ŝipon (glacirompilo-pramon), la duan en la mondo laŭ potenco kaj amplekso. Ĝi longis 290 anglajn futojn, larĝis 57 futojn, kapablis ŝarĝi 4 200 tunojn. Sur suba ferdeko estis metitaj 3 relaj vojoj por 25 vagonoj, kaj en supra ferdeko povis komforte ripozi preskaŭ 300 pasaĝeroj. Kiel do la ŝipego atingis la Bajkalo-n ?

Ĝi estis malmuntita je apartaj partoj kaj tiamaniere alveturigita per fervojo tra tuta Eŭropo kaj Siberio al Bajkala bordo, kie ĝin denove oni muntis.

Oni ankoraŭ mendis en Anglio duan ŝipon iom malpli grandan, nur por ŝarĝoj kaj pasaĝeroj. Oni nomis ĝin «Angara» sed la plej unuan oni nomis « Bajkal ».

Tamen pri tiu roka vojo-speco, pri kiu mi parolis supre, ankaŭ tie homoj konstruis fervojon. Kaj estas rekta fervojo surtera de *Vladivostoko*, de *Pekino* ĝis *Moskvo* kaj ĝis *Londono*.

Bedaŭrinde, rimarkinda ŝipo-pramo « Bajkal » pereis en intercivitana milito, tamen ĝia bonega modelo tre detala troviĝas en fervojo-muzeo de *Peterburgo*. Modelo de « Angara » troviĝas en Bajkala muzeo.

Fervojo havas sian mirindan historion !



Tradukita de Sergei Paĥomov
el urbo Kirov

Eltirata de la revuo
« Ĉirkaŭ la mondo » n° 3 / 2000

Memore al Georgo Stefensono

Prelego de *Jürgen Lange*
(artikolo aperinta en la n-ro 6/1998 de la gazeto „*Der Eisenbahn-Ingenieur*“, la organo de la Federacio de la Germanaj Fervojaj Inĝenieroj [VDEI])

Estas nekredeble, ke per inventoj de simpla helphejtisto, kiu nur en sia dekoka vivojaro eklernis legi kaj skribi, povis disvolviĝi la fervoja tekniko.

Georgo Stefensono (*George Stephenson* [dĵodĵ stefnzn]) naskiĝis la 9an de junio de 1781 en la loko Vajlamo-ĉe-Tajno (*Wylam-on-Tyne*) najbare al la urbo Novkastelo (*Newcastle*). Li neniam vizitis lernejon kaj devis jam kiel knabo paŝti bovojn. Sed la knabo interesiĝis pri la vapormaŝinoj kaj la uzataj ekspluat-instalaĵoj de la karbominejoj kaj akiris baldaŭ fundajn praktikajn konojn en la maŝinkonstruado. Estante dekses jarojn aĝa li laboris kiel hejtisto kaj ekde la jaro 1798 kiel maŝinestro en iu karbominejo. Dum lia malabunda libertempo li mem lernis legi, skribi kaj kalkuli.


George Stephenson

En 1802 li ricevis la postenon de inspektisto de vapormaŝinoj. Per sukcesa riparado de malĝuste konstruita vapormaŝino li akiris tiom da renomo, ke oni donis al li en 1813 la postenon de maŝinmajstro (hodiaŭ komparebla al tiu de mineja inĝeniero).

Stephenson konis la klopodojn de liaj antaŭuloj en la lokomotivo-konstruado: *Trevithick* kaj *Hedley*, kaj li do ne devis inventi ĉion mem, sed li trovis multajn plibonigojn. Kaj avantaĝo por li estis, ke la laminitaj ŝtalaj reloj estis inventitaj, dum liaj antaŭuloj devis uzi relojn el giso, kiuj ofte rompiĝis sub la pezaj lokomotivoj.

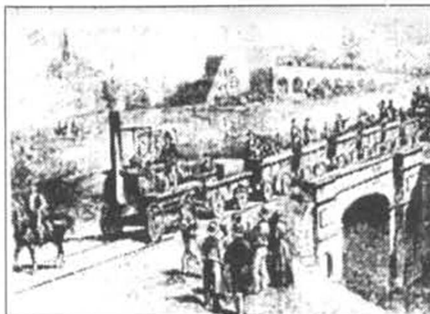
En 1813 *Stephenson* ricevis la komision konstrui lokomotivon por la karbominejo *Killingworth*, kiu devis transporti al la ŝipalbordigejo vagonojn ŝarĝitajn per karbo. Post dekmonata konstruado ĝi estis preta kaj ricevis la nomon „*My Lord*“, laŭ la posedanto de la minejo, lordo *Ravensworth*. Ĝiaj ambaŭ cilindroj movis la du aksojn pere de levilo-stangaro kaj dentradoj. Dum ĝia unua veturado ĝi tiris ok vagonojn kun ŝarĝo de 30 tunoj kaj kun rapideco de 6,5 kilometroj hore. Komence la maŝino ankoraŭ estis konsiderinde plumpa kaj ĝi estis alikonstruata plurfoje.


Lokomotivo Killingworth

Surbaze de siaj spertoj Stefensono estas konstruinta ankoraŭ plurajn aliajn lokomotivojn, kaj li ricevis patenton je la kuplado de la radoj per stangoj. En 1819 li konstruis por la minejo *Hetton* dek tri kilometrojn longan fervojon, kies vagonoj estis tirataj kaj per lokomotivo kaj per surloke staranta maŝino kun ŝnuregotiro.

En 1821 oni komisiis Stefensonon plani la konstruon de la fervojo de Stoktono al Darlingtono (*Stockton-Darlington-Railway*). Origine ĝi estis tirota per ĉevaloj, sed Stefensono konvinkis la entreprenistojn pri konstruo de vapormovita fervojo kun forĝitaj ŝtalreloj. La konstrulaboroj komenciĝis en majo de 1822.

En 1823 li fondis kune kun du komercistoj lokomotivo-fabrikon, kiu ekzistis ĝis 1937. Tie, li konstruis unue diversajn lokfiksitajn vapormaŝinojn, kaj en 1824 kun la konstruo de la „lokomocio" (*locomotion*) komenciĝis la lokomotivo-konstruado. Kun tiu, estis feste inaŭgurata je la 27-a de septembro 1825 la Stoktona-Darlingtona Fervojo. La lokomotivo tiris vagonojn, en



Lokomotivo «Locomotion» sur la Stokona-Darlingtona Fervojo

kiuj sidis proksimume cent homoj, kun 13 km/h sur distanco de 34 kilometroj.

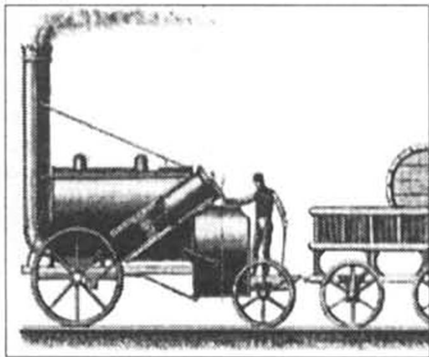
Longe antaŭe, komercistoj jam estis interesitaj pri rapida interligo de la urbo Liverpulo (*Liverpool*) al la 50 kilometrojn fora industria centro Manĉestero (*Manchester*). Sed la fervojo-projekto de *Stephenson* en 1825 ne trovis la konsenton de la brita parlamento, nur en 1826 ĝi estis koncesiita.

Stefensono estis nomumita supera inĝeniero de la entrepreno, kaj tuj li dediĉis sin al la nova tasko kun granda ambicio. Estis konstruenda 5,5 kilometrojn longa digo tra marĉa regiono, elfosenda tri kilometrojn longa entranĉajo tra sabloroka grundo, konstruendaj sesdek tri pontoj kaj borenda tunelo kun longeco de du kilometroj. Kvankam li ĝis tiam estis nur okupiĝinta pri maŝinkonstruado, li majstris ankaŭ tiun defion.

En 1829 la direktoroj de la fervoja kompanio decidis efektivigi konkurson sur ĵus elfarita rekta linio-sekcio ĉe la loko *Rainhill* (Pluv-monteto), por povi elekti la plej taŭgan lokomotivon. Por tiu ĉi konkurso Stefensono, kiu ĵus estis reveninta el Ameriko, konstruis la tiel nomitan lokomotivon „Raketo" (angle: *Rocket*); ĉiuj spertoj, kiujn li akiris en la antaŭaj jardekoj estis utilaj. Ĝia povumo multe superis tiujn de la aliaj rivaloj. Ĝi atingis maksimuman rapidecon de 47 km/hore. La „Raketo" estis akirita de la fervoja kompanio kaj pluaj lokomotivoj el la Stefensona fabriko estis menditaj.

Je la 15a de Septembro 1830 okazis la solena inaŭguro de la fervojo inter Manĉestero kaj Liverpulo en ĉeesto de eminentaj ŝtataj kaj honoraj gastoj. Ega homamaso rigardis la procesion de ok fervojaj vagonaroj, kiuj kun sescent pasaĝeroj unuafoje veturis sur la linio.

Por Georgo Stefensono tio estis la plej granda sukceso de lia vivo. Pro tio li



Lokomotivo « Raketo »

estis multe demandita kiel konsilisto kaj planisto de aliaj fervojoj en - kaj eksterlande, kaj li instalis en Londono propran inĝeniero-buroon. Je la 12a de aŭgusto 1848 mortis la „patro de la fervojo".

Manfred Retzlaff

Ni prelegis en Loreno kaj Bretonio

Kun mia edzino, ni alveturis Francion el Ĉeĥa respubliko por prelegi pri historio kaj nuntempa vivo en nia lando, pri Esperanto en nia respubliko kaj en urbo Česká Třebová, kie ni loĝas. Ĉefa signifo de prelegoj ne estis nur konatigi aŭskultantojn kun Ĉeĥa respubliko, sed montri praktikan signifon de Esperanto. Esperantaj interpretistoj dum ĉiuj prelegoj laboris perfekte. Nek mi, nek mia edzino parolas la francan lingvon, sed pro la oftaj demandoj mi povis prijuĝi, ke traduko sukcesis. En E-kluboj ĉiam regis sincera medio kaj ni ne bezonis interpretistojn !

Ni komencis nian vagadon en Nancy, daŭrigis al Thionville kaj Le Mans. Dum staĝo en Gresillon mi fariĝis gvidanto de paroliga kurso. Mi sukcesis instigi gekursanojn paroli esperante kaj dek ok gepartoprenantoj ne nur progresis en Esperanto sed ankaŭ amuziĝis. Plue, ni veturis al Vannes, kie geesperantistoj ebligis al ni viziti muzeon kaj paroli kun kompetentuloj de muzeo. Mi estis kontenta, ĉar mi zorgas pri muzeo en Česká Třebová, inkluzive de ĝia E-parto. Plue, nia vojo kondukis nin al Hennebont, kie ni renkontis en Rehavia instituto « Kerkape » infanojn. Tiuj admirindaj infanoj starigis al ni multajn demandojn. Restado en Quimper distriĝis per prelego en baza lernejo, kie dum diskutado ni ricevis peton : « Ĉu vi povas kanti Ĉeĥan himnon ? ».

Interkonsento kun mia edzino ne eblis. Mi kantis kaj en animo mi petis pardonon de mia kantado-eksinstruisto. Plue, mi prelegis kaj ni renkontiĝis kun geesperantistoj en lokoj Daoulas, Saint Brieuc kaj Saint Malo. En Saint Brieuc ni partoprenis ĉarman koncerton de bretona Esperanto-koruso « Meven ». CD, de koruso eldonita, ni aŭskultis multfoje jam hejme.



G-roj Pištora dum la prelego en Le Mans

Fine de mia artikolo ni, el tuta koro dankas al ĉiuj, kiuj prizorgis nian restadon en Francio, zorgis pri ni en siaj hejmoj kaj tiamaniere pliriĉigis nian vivon per konoj pri vivo en Francio kaj ekkono de ĉarma naturo en diversaj regionoj, inkluzive ĉe maro tre ŝatata de ni. Dank'al unu bonkora Esperantisto ni povas aŭskulti eternan kanton de maro hejme el sonbendo, sub bildeto kun maro, kiu desegnis por ni Esperantistino el Bretonio.

Jiři Pištora

S-ro Pištora estas direktoro de la muzeo en Česká Třebová (Noto de la redaktoro)

Iom por ridi

- Ĉu vi pensas serioze vian promeson, ke vi ĉesos drinki ? - demandas edzino sian edzon.
- Kompreneble ! Kaj mi jam faris la koncernajn aranĝojn.
- Kiajn ?
- Mi aĉetis poŝtranĉilon sen korktirilo.

Bretona Esperanto-koruso prezentas novan KD-on "MEVEN"

Eldonita en junio 2001, la KD-o "MEVEN" enhavas 8 bretonajn kantojn, esperanten adaptitajn kaj interpretitajn de la Bretona Esperanto-Koruso.

Bretonio estas plej okcidenta regiono de Francio ; ĝi historie travivis sub mara, marista, kamparana influo ; ĝia lingvo, kelta-devena, preskaŭ mortinta, nun viglas dank' al volo de la bretonoj mem.

La Bretona Esperanto-Koruso, de sia naskiĝo en 1996, maturiĝis kaj kreskis ; ĝi arigas nun dudekon da esperantistaj korusanoj, ĉiuj amatoraj ; kelkaj estas komencantoj, aliaj pli spertas kaj kapablas kanti soliste ; neniu ĝis nun spertis registradon.

"MEVEN" estas rezulto de 8-monata laboro, po duhora ekzercado monate ; do oni ne serĉu en ĝi perfektecon, sed spiriton kaj identecon de breton-muzika kulturo, tra korusanoj, kiuj amas sian Bretonion, kaj dediĉis sian tutan energion kaj bonvolemon al tiu projekto. "MEVEN" bonodoras Bretonion.

La titolo "MEVEN" sonas breton-lingve, kaj tio ne estas hazardo : tiu KD-o celas konatigi la bretonan kulturon al la mondo, kaj tiel kontribui al interkulturaj rilatoj ; ĝi signas emon pli kaj pli viglan de nia nuna mondo enradiki sian kulturon kaj samtempe riĉiĝi per kultura monda diverseco.

La repertuaro de "MEVEN" spegulas ĉiujn aspektojn de bretona muzika kulturo ; kelkaj kantoj ankras ĝin ; aliaj folkloraj montras regulan ritmon necesan al dancado, kiujn ili plej ofte celas ; ilin oni aŭdas en la tradiciaj "fest-noz" (breton-lingve: noktofesto) ; kaj fine lastaj apartiĝas pro siaj tekstaj kaj voĉaj esprimoj - inter realeco kaj legendo - , kaj pro koloro nomata "modala muziko", kie agordo ne plu respondas al klasika harmonio, sed fontas el keltaj melodioj.

Ĉiuj kantoj estis adaptitaj esperanten okaze de tiu projekto ; la libreto entenas la tekstojn en la franca (krom unu en la bretona) kaj en esperanto ; ankaŭ en tio oni povas certigi, ke esperanto plenumis sian celon utili kiel inter-kultura ponto.

La korusanojn akompanas en tiu KD-o muzikiloj, kelkaj tipe bretonaj ; la muzikistojn, amatorajn aŭ profesiajn, allogis originaleco de la projekto ; ili entuziasme kunlaboris.

"MEVEN" naskiĝis...,, vento plu blovas en veloj de la Bretona EsperantoKoruso !... Ĉu ni denove rompos la kajo-ŝnurojn ? sed ĉi-foje por forlasi Bretonion kaj ondumi je ritmo de "maristaj kantoj de la mondo", transiri oceanojn, kaj halti en havenoj ĉie en la mondo ?...

Por aĉeto de la KD-o, (11,40 € + sendo-kosto), bonvolu sin turni al :

Espéranto-Bretagne,
6 rue J.P. Calloc'h,
F-22000 SAINT-BRIEUC, Francio,
Tel (33)-02-96-94-09-75
sekretario@wanadoo.fr

La Bretona Esperanto-Koruso alvokas :

Post produkto de sia KD ''MEVEN'' pri temo ''kantoj el Bretonio'', la Bretona Esperanto-Koruso projektas prilabori nun la jenan repertuaron :

''maristaj kantoj el la mondo''

Tial ni alvokas, ĉiujn kiuj povas helpi nin por trovi ĉi-temajn kantojn.

Ni bezonas :

- nepre la kanton en la nacia lingvo.;
- nepre la melodion (partituron aŭ / kaj registradon), kun muzikilo-akompano se ĝi ekzistas ;
- nepre la harmonizadon plur-voĉan (laŭ la nacia kulturo).
- ne nepre la tradukon al Esperanto ; sufiĉas la vort-al-vorta traduko.

Se vi mem ne povas helpi nin, eble vi konas iujn, kiuj povus... do bonvolu doni al ni ties kontaktojn, eĉ ne esperantistajn.

Dankon pro via kunlaboro,
Amikajn salutojn,
Manjo Clopeau

INTERNACIA FERVOJISTO
53-a eldonjaro

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de **Internacia Fervojista Esperanto-Federacio**

Redaktoro : Jean Ripoche
6 rue des Platanes
FR-72 230 Arnage, France
Tel /Fakso +332 43 21 16 39
Retadreso :
Jean.Ripoche@wanadoo.fr

Prezidanto : Romano Bolognesi
Via Misa 4
IT-40139 Bologna, Italio
Retadreso : lov0354@iperbole.bologna.it

Vicprezidanto : István Gulyás
Rákos u 98
HU-1155 Budapest, Hungario
Retadreso : kozsu13@freemail.hu

Sekretario : Marica Brletić
Peruanska 12
HR-10090 Zagreb

Kasisto : Henning Hauge
Esperanto-Nord
Am Ostersielzug 6
DE-25840 Friedrichstadt.
Tel : + 49 488 193 78 80
Retadreso :
Esperanto-Nord@web.de

Dana poŝtĉekkonto :
1 25 80 36 IFEF
Banegårdspladsen 14
DK-9700 Brønderslev
(pagante per poŝtĉekkonto el eksterlando, aldonu 15 DKK por poŝtelspezoj)

UEA-konto : iffk-o

Apermonatoj :
Januaro, marto, majo, julio, septembro, novembro.

Redaktofino :
Ĉiam la 10-an de la antaŭa monato

Presejo :
Generaldirekcio de MAV
Andrássy ùt 73/75
HU-1378 BUDAPEST, Hungario

IFEF-TTT-paĝaro :
HTTP://perso.wanadoo.fr/esperanto/afce.htm

VIG 2001.414

Vespera krepusko

Vespera krepusko –
Sinkas la sun'.
Ombrojn ludantajn
vidas mi nun.

Vespera krepusko –
Susuras la vent',
fora ekrido
en la silent'.

Vespera krepusko –
Aŭdiĝis jen kri',
turmenta hastado,
jam pasis nun ĝi.

Vespera krepusko –
Eklumas en klar',
dum noktoproksimo,
de la stelar'.

Vespera krepusko –
Tempo de l' ben',
estonto tre foras
kaj la maten'.

Vespera krepusko –
Ripozas la land'
paca trankvilo
el Dia man'.

Verkis: Ilerhuso, Gerdino 1930

Esperantigis: Manfredo Ratislavo, je la 29.05.2001, laŭ la origina Germana lingva teksto.

Fervoja Koresponda Servo
S-ro PORUPKA Sorin
Mihai Bravu 32/2
RO-6200 Galati



Se vi deziras utiliĝi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp.
Aldonu, se eble, internacian respondkuponon.
Retadreso : galati@radiotel.ro